

월요광장

콘텐츠산업의 새 장을 열 '나주 시대'



홍 상 표 한국콘텐츠진흥원장

시시각각 변하는 조명 속에 음악이 흐른다. 무대 위 대형 스크린에는 빛과 선을 따라 배경이 등장하고 주인공이 움직인다. 마치 한편의 만화영화를 보듯 이야기를 따라가다 보면 절정의 순간에 이르고 어느덧 아쉬움 속에 막이 내린다. 요즘 서서히 주목 받고 있는 '샌드 애니메이션' 얘기다.

아직은 널리 알려지지 않은 이 장르는 빛과 음악, 영상의 결합체다. 때론 화려함을, 때론 유장한 흐름 속에 박한 감동을 선사하는 퍼포먼스의 주체는 작가의 손이다. 특수 제작한 틀 위에 작가가 맨손으로 모래를 흠뿌리거나 휘저으며 만들어 낸 영상을 대화화면에 투사해 보여주는 방식이다.

어찌 보면 단순한, 그래서 이것도 예술이 될 수 있을까 싶은 샌드 애니메이션이다. 이 장르가 관심을 끄는 것은 특유의 감동 때문이다. 감동의 근저에는 많은 이들이 공감할 수 있는 '이야기'가 있고, 음악과 조명, 영상의 절묘한 융합이 그 울림을 증폭시켜 준다.

지난 18일 한국콘텐츠진흥원 신청사 개청식의 공식행사 중 하나로 샌드 애니메이션 공연이 열렸다. 기관의 어제와 오늘, 그리고 미래의 비전이 작가의 손 끝을 거쳐 영상과 음악으로 펼쳐지는 동안 참석자들은 적잖은 감흥을 얻었다. 장황한 수사(修辭)를 뛰어넘는 예술과 콘텐츠의 힘 이요, 장르간 융합이 빛어낸 장관이었다.

알아켜보면 한국콘텐츠진흥원의 지난 발자취는 많은 지점에서 이와 닮아있다. 방송, 게임, 만화·애니메이션·캐릭터, 디지털콘텐츠 등의 영역에서 각기 일하던 5개 기관이 2009년 하나의 기관으로 통합되고 더욱 다양한 영역을 아우르며 지평을 넓혀왔다.

콘텐츠의 개념조차 생소했던 시절, 열악한 환경에서 고군분투하던 콘텐츠 제작자들을 일으켜 세우고 나아가 내실 있는 산업으로서 기반을 다지는데 힘을 보탰다.

이제 콘텐츠산업은 일부 마니아들이 즐기는 상품이 아니라 국가경제의 한 축을 떠받치는 벼집목으로 성장했다. 창의성을 근간으로 한 콘텐츠산업이야말로 창조경제를 견인하는 핵심 동력이다. 실제로 지난해 우리나라 콘텐츠산업의 전체 매출은 100조 원에 육박한 것으로 나타났으며, 수출액은 50억 달러를 넘어섰다.

물론 여기서 안주하기에는 아직 갈 길이 멀다. 한 발 앞서 있는 콘텐츠 선진국들을 하루 빨리 따라잡고 무서운 속도로 추격해오는 후발 주자들을 떨쳐잡지 못하기 위해 힘과 열정을 모아야 한다. 이런 맥락에서 이번 개청식은 우리나라 콘텐츠산업 발전과 문화융성이라는 목표와 이를 향한 다짐을 확인하는 장이었다.

개청식 행사는 콘텐츠산업이 나아가야 할 바를 보여준 상징적 이벤트였다. 샌드 애니메이션에 앞서 벌어진 나주시립극단의 '나주 환타지' 공연 역시 소리와 연주, 무용이 한데 어우러진 융합 콘텐츠의 결정판이었다. 구성된 남도가라과 현대적 콘텐츠의 만남은 세계 시장에서 통할 수 있는 우리 것의 진가를 확인시켜 주기에 충분했다.

전 세계적으로 경쟁이 치열한 콘텐츠

산업 환경에서도 이처럼 우리에게선 여전히 남다른 경쟁우위의 요소가 존재한다. 전국 각지에 퍼져 있는 다양한 이야기거리와 문화적 유산은 경쟁국의 그것에 비해 문화적 가치나 상품성 측면에서 결코 뒤지지 않는 훌륭한 재료다.

이를 발굴해 재해석하고 가공해 상품화하는 과정이 충실해 따라준다면 세계인의 가슴을 파고드는 콘텐츠 생산은 요원한 일이 아닐 것이다.

새로운 '나주 시대'는 콘텐츠산업 중흥과 지역발전, 부문 간 상생협력이라는 국가적 과업을 실현하기 위한 디딤돌이 돼야 한다. 혁신도시 나주가 중심이 돼 광주·전남지역의 콘텐츠사업 발전모델을 개발하고 부문간, 업종간 상생협력의 틀을 만들어 다른 지역으로 확산시킨다면 국가적 차원에서라도 의미 있는 기여가 될 것이다.

신청사 이전을 계기로 이제 우리는 새로운 여정에 나서고자 한다. 분명 순탄치만은 않은 길이지만, 대한민국이 글로벌 콘텐츠 강국으로 도약하는 첫 발을 유서 깊은 문화의 고장에서 지역민의 격려와 성원 속에 내딛게 됐기에 발걸음이 무겁지 않다.

법조칼럼

대법원 본래의 기능 회복을 기대하며



송 오 식 전남대 법학전문대학원 교수

직하다. 하지만 운영의 측면에서는 과도한 상고사건으로 말미암아 대법원이 원래의 기능을 발휘하지 못하는 문제점이 발생하였다.

즉, 2002년도에 대법원에 접수된 상고심 사건이 1만8600건이었는데 2012년도에 3만5776건으로 두 배 가까이 늘었고, 상고율도 25%에서 36%로 증가했다. 쏟아지는 일반 사건들을 처리하느라 대법관들이 '정책 판단'과 '법률해석'이라는 본래 기능에 소홀할 우려가 있는 것이 사실이다.

대법관 수는 대법원장을 포함하여 14명이다. 상고사건은 통상 대법원장과 법원행정처장을 제외한 12명 중에서 대법관 4명이 1부를 구성하여 3부가 사건을 처리한다. 산술적으로 대법관 1명이 1년에 처리해야 할 상고사건이 3000건에 육박한다는 계산이 나온다. 이러한 현재의 시스템 하에서 상고사건의 대폭적인 증가는 상고심 개편 문제를 더 이상 미룰 수 없는 과제로 인식하게 하였고, 범조계에 서 그 동안 문제 해결을 위한 다양한 의견이 제시되었다.

먼저 2013년도 상고사건 처리 내용을 보면 3만5151건이 처리되었는데, 그 중 심리불복형 결정이 54%이고 파기율이 6.5%이며 전원합의체 판결이 22건에 이르고 있다. 이 통계에서 파기율이 6.5%에 불과한 것만 보아도 현재 무분별한, 혹은 행여나 하는 마음으로 상고까지 이르는 사실을 알 수 있다. 상고심 개편의 문제는 이제 선택이 아니라 필수가 되었다.

그 동안 상고심 개편과 관련해 대안으로 제시된 것은 ▲상고허가제 등 상고를 제한하는 방안 ▲대법원 외에 별도로 상고심을 담당하는 상고법원을 설치하는 방안 ▲대법원에 대법관 외에 상고심을 처리하는 법관을 두는 방안 ▲대법관 수를 증원해 1인당 처리사건 수를 줄이는 방안 등이었다. 현재 유력한 의견으로는 대법관 증원 방안과 상고법원의 설치 방안이다. 양자의 주장 모두 상고심 개편방향에 대해서는 의견을 같이하지만 접근 방법에서는 차이를 보이고 있다.

그렇다면 현재 우리의 실정에서 어떠한 개편방안이 합리적일까. 대법관 증원은 국민의 재판청구권으로서 3심제

가 헌법상 보장된 제도라고 한다. 하지만 우리 헌법은 대법원에 의한 3심제를 규정하고 있지 않다. 만약 대법관 수를 대폭 증원한다면 모든 법원이 사건 심리에 참여하는 '원bench' 기능을 제대로 수행할 수 없게 된다.

23명으로 구성된 독일 연방일법법원의 '통합 재판부'나 19명으로 구성된 프랑스의 '총원합의부'가 심리를 활성화하지 못하고 있다는 사실이 이를 뒷받침한다. 미국과 캐나다가 9명, 영국이 12명, 호주 7명의 대법관을 두고 있는 점 등을 보더라도 우리나라의 14명은 전원합의체가 능하다고 하는 15명의 근사치이다. 상고심 개편안은 우리 사법제도의 방향을 결정하는 매우 중요한 주제임이 분명하다.

그렇다면 사실판단의 경계까지 넘나드는 현재의 상고심보다는 일반 상고사건은 상고법원에서 어느 정도 경륜 있는 법관에 의하여 처리하게 하고, 대법원의 원래 기능인 통일된 법령해석의 제시와 국가의 최종적 법적 가치판단을 제공하는 법률심으로서의 기능을 회복할 수 있도록 하는 방안이 적절하지 않나 싶다.

기 고

자전거교통의 신문화를 향하여



윤 판 도시교통기술연구원 원장

워크를 지향한다고 한다. 게다가 과거에 비해 배움의 기간이 길고 경제활동 진출이 더디지면서 비용이 많이 들어가는 자가용보다는 경제적인 대중교통을 이용하거나 IT, 모바일 뱅킹, 모바일 쇼핑 등을 적극적으로 이용하여 통행의 불편과 지출을 줄여야 하는 경향이 강하다. 이들에게는 이러한 불편과 지출은 최소화 하면서 자유롭게 이동할 수 있으며 Y세대의 성장에도 적합한 자전거 교통이 대중교통과 더불어 큰 역할을 기대할 수 있게 한다.

이러한 추세가 우리에게도 결코 멀지 않은 시기에 도래할 수 있을 것으로 본다. 그렇다면 도시교통에서의 긍정적 시너지효과를 최대화할 수 있도록 지금부터 우리의 현실을 직시하고 대비할 필요가 있다.

우선 우리 광주의 교통여건을 살펴보고 이에 대한 철저한 준비를 통하여 우리의 교통이 녹색교통 중심의 시스템으로 구축되고 지속적으로 발전될 수 있도록 하여야 할 것이다. 광주시의 교통특성을 살펴본다면 다른 도시와 유사하게 자동차 중심의 교통체계가 형성되어 있어서 도시 외곽 및 신시가지를 제외하고 자전거 교통체계가 다소 미흡한 것이 사실이다.

광주시의 자전거도로는 모두 587km지만 이중 보행자 겸용도로가 457km인 78%로 대부분을 차지하고 있어 자전거 전용도로는 사실 매우 부족한 편이다.

또한 주로 외곽에 설치되어 있어 자전거 간선 도로망의 위계를 구축하는 데는 다소 미흡하다. 자전거 수송 분담률 역시 2.5%로 국내 7대도시 중 4번째이며 해외 자전거 교통선진국(최소 10%이상)에 비하여 매우 낮은 편이다. 여기에 자전거이용자가 버스나 지하철과의 환승시에 주차 혹은 휴대담수이 어려우며 자전거 주행시에도 안전성이 불량한 경우가 많거나 자주 자전거에서 타고 내려야 하는 불편이 크다. 아울러 자전거이용을 활성화 하 시킬 수 있는 교육과 다양한 제도 등 관련 시스템이 잘 갖추어져 있지 등도 문제점으로 드러나고 있다.

최근 들어 우리 광주시는 아시아문화전당, 비엔날레 등 문화중심도시로서 세계의 주목을 받고 있으며, 유니버시아드 대회와 같은 국제행사를 앞두고 세계를 향하여 나아가고 있다. 여기에 내년 2015년부터는 광주-서울간 KTX 완전 개통으로 90분대의 반나절 생활권이 구축되어 진다. 아울러 도시철도 2호선 등 도시 철도망과 버스교통과 연계한 대중교통망의 새로운 조합이 이루어지고 있다. 더구나 우리시의 주요 교통축들의 시가지구역이 확산되고 있음에도 주요 교통결절점을 중심으로 응집력을 가지고 있다는 것은 자전거교통의 상당한 잠재력이 될 수 있다.

이러한 우리시의 문화적 바탕위에 자전거교통의 활성화를 위한 보다 강력한 의미가 될 수 있도록 하나의 제안을 덧붙이고 싶다. 광주의 중심부를 통과하고 있는 광주천, 풍영정천, 영산강의 승천보에 이르는 23.56km구간의 고수부지 자전거 도로를 자전거고속도로(Bike-Highway)로 구축하고 구도심지역의 아시아 문화전당과 승천보를 두 포트(Two-port)시스템으로 하여 자전거 교통의 신속한 연결성을 갖추도록 하여야 한다. 그리고 주요 교통결절점인 광천터미널, 기아자동차, 시청 등에 자전거 환승 연계체계를 구축하고, 전년대, 조선타 등을 통한 '통학의 자전거 거점 존(Zone)으로 형성하여 광주시내 주요거점을 시민 수요에 적합한 자전거 교통 중심체제로 새롭게 구축하여야 한다.

여기서 도시교통과 자전거교통의 큰 틀은 물론 세부적인 시설과 운용까지도 이용자 중심으로 바꾸면서 문화도시정신과의 새로운 결합으로 광주만의 특별한 녹색교통을 일구어 낼 수 있는 중대한 계기를 만들어 내야 한다. 특히 감소성이 강한 젊은층, Y세대의 영역이 보다 널리 확산되어지는 추세와 함께 광주다운 미래 지향적인 창조정신이 '광주의 교통은 자전거가로 통한다'는 신문화로 변화가 이루어지는 열매를 맺으리라 기대해 본다.

社 說

지역 국회의원들 예산확보 총력 다하라

정부가 전년도 대비 20조 원이나 증가한 376조 원 규모의 2015년 '슈퍼 예산안'을 내놓았지만 정작 광주·전남은 찬밥신세인 것으로 드러났다. 주요 현안사업들이 거의 반영되지 못해 이렇다간 광주·전남이 쇠퇴의 길로 치달지 않나 하는 불안감이 커지고 있다.

지난 18일 정부가 내놓은 2015년 예산안을 보면 광주시의 경우 지난해보다 5.1% 증가한 105건 1조4721억 원에 그쳤으며, 증가액도 겨우 782억 원에 불과했다. 하지만 광주시의 건의액이 2조여 원이었기에 금액 대비 확보액은 70%에 불과하다. 실제로 주요 현안사업인 자동차 100만대 생산기지 기반 조성비, 3D콘텐츠 미디어산업 클러스터 조성, 무등산 정상 방송통신시설 통합, 상무~첨단산업간 도로개설 등이 줄줄이 누락됐다.

전남도의 예산 확보 상황은 더 심각하다. 정부 예산 반영률이 전년도 대비 고작 4.2%(1962억 원) 늘어나는 데 그쳤기 때문이다. 474건에 8조1125억 원

을 건의했으나 357건에 4조9192억 원만이 반영됐다.

광주~완도 간 고속도로 건설사업비는 기획재정부 심의에서 타당성 재평가 이유를 미반영됐으며 보성~임성간 남해안철도, 무안국제공항 활주로를 확장, 기능성 화학소재 클러스터 구축 등 전남의 미래를 책임질 굵직한 사업들이 정부 예산안에서 삭제됐다. 이제 예산안은 국회로 넘어갔다. 하지만 현실은 암담하다. 예산 확보의 선봉이 되어야 할 이 지역 '새정치' 국회의원들이 당의 내용 여파로 지리멸렬한 모습을 보이고 있기 때문이다. 한마디로 지역의 현안 예산확보에 빨간불이 켜진 것이다.

무엇보다 이들 사업은 지역의 미래를 담보할 성장 동력이다. 지역 국회의원들은 당내의 이해관계에 벗어나 주요 현안 예산 확보에 총력을 다해야 한다. 시·도민들이 두 눈 부릅뜨고 지켜 보고 있다.

섬지역 소방장비 태부족 화재 무방비라니

전남도내 섬지역에 소방장비와 인력이 크게 부족해 화재 발생시 인명·재산 피해의 우려가 높다고 한다. 전남도 소방본부에 따르면 주민이 살고 있는 섬은 296개에 이르지만 소방장비와 인력이 배치된 곳은 100개구 이상이 거주하는 면 단위 10개 섬에 불과하다.

게다가 이들 섬 중 소방펌프차와 구급차를 갖춘 곳은 고작 6개 섬(완도군 금일·노화·고금, 신안군 비금·흑산·안좌) 뿐이며, 그나마 교대 근무를 감안하면 소방인력도 1~2명이 나설 수밖에 없어 효과적 대응을 하기 어려운 실정이다.

지난 16일 완도군 노화읍 한 마트에서 발생한 화재도 소방의 한계를 그대로 드러냈다. 현장에서 출동한 소방관들이 진입을 포기하고 인접한 주유소 등 상가로 불길이 번지는 것을 막는 데 집중할 수밖에 없었기 때문이다. 소방관 2명이 소방차를 끌고 왔지만 1대뿐인 소방차로는 수량이 부족해 불을 끌 수 없었던 것이다.

이후 완도를 관할하는 해남소방서 소방관 수십 명이 배편을 이용해 현장에 도착한 데 이어 보급되어 있던 119 지역대가 투입됐지만 화재가 발생한 지 1시간 50분이 지난 뒤였다. 소방차와 소방관이 있는 지역도 이 정도인데, 그 외 섬지역은 불이 나면 사실상 무방비나 다름이 없다.

섬지역은 태풍 등으로 인해 자연재해가 끊이지 않고, 화재도 빈번하다. 하지만, 소방장비와 인력이 배치되지 않은 데다 주민들이 대부분 60대 이상의 고령이어서 재해와 화재에 제대로 대처하지 못하고 있다. 긴급사건이 발생해도 헬기에 의존할 수밖에 없는 상황이다. 안전의 사각지대에 놓여 있는 셈이다.

광주와 전남도는 섬지역의 특수 상황을 고려해 소방장비와 인력 확충에 나서야 한다. 예산상 단기간에 어렵다면 전수조사를 통해 단계적으로 대책을 마련해야 한다. 인제까지 주민들에게 피해를 감수하라고 강요할 텐가.

無 等 鼓

"가을엔 편지를 하겠어요. 누구라도 그대가 되어 받아주세요/ 낙엽이 쌓이는 날 외로운 여자가 아름다워요..." 고은의 시에 감명기가 곡을 붙인 '가을편지'. 어느새 계절이 바뀌면서 기세 등등하던 무더위도 한풀 꺾여 아침, 저녁으로 제법 쌀쌀해졌다. 코스모스, 꽃무릇, 구절초, 메밀꽃 등 가을 꽃이 주변에 일제히 꽃망울을 터뜨리고 있다. 이러한 때에 가을의 정감을 담은 가요가 들려온다. 가을의 정감을 들려온다.

그로부터 스물 몇 해의 시간이 흐른 요즘, 언제쯤 마지막으로 손 편지를 써 봤는지 기억이 아득하다. 자편을 두드려 쓰는 기계적인 전자우편(이메일)이나 단문 SNS에 익숙해진 탓에 만년필이나 불펜으로 한자 한자 또박또박 편지를 쓴 뒤 우표에 침을 발라 우체통에 편지를 넣어 본 지도 까마득하다. 이렇다 보니 어쩌다 집으로 날아오는 우편물이라곤 과태료나 계고장과 같은 행정관련 문서뿐이어서 현관 우편함에 편지가 꽂혀 있으면 '뭘까 싶어' 놀라곤 한다.

가을편지

"...세상에 아름다운 것들이 얼마나 오래 남을까/ 한여름 소나기 쏟아져도 굳을 때 버린 꽃들과/ 지난 겨울 눈보라에도 우뚝 서 있는 나무들같이/ 하늘 아래 모든 것이 저 홀로 설 수 있을까..."

올해 단풍이 평년 세계 버린 꽃들과/ 지난 겨울 눈보라에도 우뚝 서 있는 나무들같이/ 하늘 아래 모든 것이 저 홀로 설 수 있을까..."

윤도현의 '가을 우체국 앞에서' 역시 듣는 이의 감성을 자극한다. 대학시절 선전계서는 집을 떠나 공부하는 자식에게 늘상 건강과 안부를 묻는 편지를 보내시곤 했다. 그러면 아들은 '부모님 전상서'로 시작하는 답장을 썼다. 또 두근두근거리는 연서(戀書)를 보내곤 설레는 마음으로 답장을 기다리던 청춘 시절.

단풍은 28일께 설악산을 시작으로 하루 20~25km의 속도로 남하한다. 산 전체의 80%가 물드는 '단풍 절정' 시기는 지리산(10월 21~27일), 무등산(11월 3일), 두류산(11월 11일)에 나타날 전망이다. 산산홍엽(瀟山紅葉)이 되기 전, 그동안 소식이 뜸한 친구에게 손 편지를 써 보내야겠다.

/송기동 사회2부장 song@

독자투고·기고 환영합니다

독자투고·기고를 기다립니다. 주변의 작은 이야기들, 생활의 경험, 불편 사항 등을 보내주세요. 채택된 원고는 고료를 지급합니다. 원고를 보내실 때는 이름, 주소, 전화번호를 함께 적어 주십시오. 501-710 광주시 동구 금남로 238 광주일보 오피니언 담당자 전화 062-2200-696 /팩스 062-222-4918 /e메일 opinion@kwangju.co.kr

光州日報 The Kwangju Ilbo
사장·발행·편집·인쇄인 金汝松 주필 申港樂 편집국장 奇賢鎔
1952년 4월 20일 創社 1980년 11월 29일 등록번호 광주가1111간/ 광주광역시 동구 금남로 238 (우편번호 501-710)
대표전화 222-8111·2200-551(지사·지국(구독신청·배달안내)) 광고문의 062-227-9600
경영지원국 2200-515 문화사업국 2200-541 (F A X 222-8005) (F A X 222-0195)
편집국 2200-649 문화생활부 2200-661 광고마케팅국 222-9600 독자서비스국 2200-551
정 치 부 2200-642 여론매체부 2200-696 < F A X 227-9500 > (F A X 227-9500)
대표 FAX 222-4918) 체 육 부 2200-697 디 자 인 실 2200-536 서 울 지 사 02-773-9331
사 회 부 2200-663 사 진 부 2200-693 프 로젝트 팀 2200-555 (F A X 02-773-9335)
(대표 FAX 222-4267) 조 사 부 2200-571 ※구독료 월정 10,000원 1부 500원
본지는 신문윤리강령 및 그 실천요강을 준수합니다